

LA GUERRE DE COURSE

A SAINT-MALO

(1681-1715)

PAR

ANNE MOREL

AVANT-PROPOS

SOURCES MANUSCRITES.

SOURCES IMPRIMÉES. BIBLIOGRAPHIE.

La course n'est-elle, comme beaucoup le croient, qu'une succession d'actions d'éclat ou, comme d'autres le disent, une simple opération commerciale? Est-elle susceptible, à elle seule, d'apporter la richesse à une ville et de soutenir, à un moment critique, la puissance d'un royaume?

En étudiant, pour la seconde moitié du règne de Louis XIV, l'activité maritime et commerciale d'une ville qui mérita le nom de « cité corsaire », nous allons tenter de répondre à ces questions.

INTRODUCTION

HISTORIQUE SOMMAIRE ET DESCRIPTION DE LA VILLE.

LA POPULATION.

Au moment où se place cette étude, Saint-Malo est

une petite ville fortifiée, défendue du côté de la terre par un château, vers la mer par des forts. Elle respire l'aisance et la prospérité. Elle est libre vis-à-vis du roi comme vis-à-vis du duc, puisqu'elle est ville épiscopale. Pendant toute la durée de son histoire, elle fera montre de particularisme et d'indépendance.

A leur situation d'insulaires, les Malouins doivent le courage, l'esprit d'initiative, le goût du risque, mais aussi la prudence. L'alliance heureuse de ces qualités est la raison de leur réussite.

PREMIÈRE PARTIE

LES OCCUPATIONS DU TEMPS DE PAIX

CHAPITRE PREMIER

LA PÊCHE.

Sur leurs côtes, les Malouins se livrent à la pêche du maquereau.

Mais la pêche qu'ils pratiquent avec le plus de succès est celle de la morue sur les côtes de Terre-Neuve. Dès la seconde moitié du xvi^e siècle, les Malouins exercent à Terre-Neuve une prépondérance indiscutable.

Leurs pêcheries sont établies sur trois points principaux : la côte du Chapeau Rouge, la côte du Petit Nord et le Grand Banc.

Cette pêche est la source la plus sûre et la plus régulière de leur prospérité.

Séduits par les gros profits que les Hollandais reti-

raient de la pêche à la baleine, les Malouins tentèrent de les imiter. Le premier armement qu'ils firent dans ce but ne réussit pas aussi bien qu'ils l'eussent désiré ; la guerre, qui survint, empêcha le renouvellement de cette tentative.

CHAPITRE II

LE COMMERCE.

Le commerce de Saint-Malo s'est de bonne heure dirigé vers l'Angleterre. On en importe des serges, des draps et des lainages, des harengs, des laines. Saint-Malo exporte des vins et eaux-de-vie et, surtout, des toiles de la province.

Le commerce avec la Hollande est moins actif. Les navires malouins vont rarement en ce pays. Les Hollandais viennent chercher sur place miels, savons, huiles de Provence et nous laissent en retour huiles et fanons de baleine.

L'une des sources les plus fécondes du commerce de Saint-Malo est le commerce d'Espagne. Dès le ^{xv}^e siècle, Saint-Malo fait une exportation considérable de toiles de Bretagne, auxquelles viennent bientôt s'ajouter les produits du royaume entier, qu'elle centralise.

Cette exportation ne s'arrête pas à la Péninsule. L'industrie de l'Espagne est, en effet, trop peu active pour subvenir aux besoins de ses colonies, particulièrement celles d'Amérique, exclusivement adonnées à l'exploitation des métaux précieux. Aussi l'Espagne est-elle obligée de tolérer, en dépit de ses principes protectionnistes, l'ingérence des étrangers dans son commerce, mais par l'intermédiaire de ses nationaux.

Ce commerce, s'il n'est pas sans risques, est extrêmement rémunérateur pour les étrangers qui s'y livrent. Les Malouins, qui en tirent d'énormes profits, vont essayer de se passer de l'intermédiaire de l'Espagne et d'envoyer directement leurs navires dans la « mer du Sud ». Cette tentative, qui a eu pour promoteur Noël Danycan, important négociant malouin, est couronnée de succès et sera pour Saint-Malo une source d'incroyables profits, jusqu'au jour où, allié de l'Espagne, Louis XIV, sur les plaintes réitérées des Espagnols, se verra obligé d'interdire ce commerce.

Enfin, au Maroc, en Guinée, à Moka, dans les Indes, nous rencontrons les Malouins, et partout le succès couronne leurs entreprises.

DEUXIÈME PARTIE

LES OCCUPATIONS DU TEMPS DE GUERRE LA COURSE

CHAPITRE PREMIER

RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE.

Représailles. Armements particuliers. Nécessité d'une réglementation. L'ordonnance de la Marine de 1681 résume les mesures antérieures et définit les institutions qui président au bon fonctionnement de la course : amiral, Conseil des prises, amirautés.

L'amiral. — Ancienneté du titre. Refus des Bretons de reconnaître l'amiral de France. Ils prétendent

que les droits d'amirauté doivent être exercés chez eux par le gouverneur de la province. Pour tourner la difficulté, plusieurs amiraux de France seront nommés gouverneurs de Bretagne. Depuis 1695, le comte de Toulouse est pourvu de ces deux charges.

A cette époque, les attributions militaires de l'amiral, autrefois très importantes, sont à peu près nulles. En revanche, il a certaines attributions judiciaires, entre autres le jugement des prises faites en mer, sur lesquelles il prélève un droit d'un dixième.

Le Conseil des prises. — Dans cette fonction, l'amiral est assisté par un Conseil des prises, qu'il préside et qui est composé de commissaires pour les prises, du secrétaire d'État de la Marine, du secrétaire général de la Marine.

Ce Conseil statue sur les procédures des prises instruites par les amirautés.

Les amirautés. — Les amirautés ne furent établies définitivement en Bretagne qu'en 1691. En ce qui concerne la course, leur rôle principal est d'instruire les procédures des prises faites en mer et de les transmettre au Conseil des prises.

CHAPITRE II

OPÉRATIONS MARITIMES ET FINANCIÈRES.

L'armement. — Il est dirigé par l'armateur, généralement un négociant de la ville. Les qualités nécessaires à l'armateur sont, en effet, celles que l'on peut attendre de négociants habitués aux transactions commerciales, à la tenue des écritures : ceux-ci sont tout indiqués pour faire fructifier le capital qu'est pour l'armateur un navire armé en course.

Il est rare que le même négociant fasse à lui seul l'armement d'un vaisseau. La prudence des Malouins les porte à répartir les risques. Aussi, l'armateur cherche d'autres négociants qui veuillent bien les partager avec lui et contribuer à l'armement, s' « intéresser dans le navire », c'est-à-dire y prendre des parts d'intérêts. De même qu'ils ont couru les risques, de même ils auront part dans les profits.

Différentes sortes d'armement : armement en guerre, armement en guerre et marchandises. Nous ne nous occuperons pas du second, qui n'envisage la course sur l'ennemi que comme le but secondaire d'une opération commerciale.

Le navire : sa qualité primordiale est d'être bon voilier. Les négociants utilisent pour la course les navires dont ils se servaient pour leurs expéditions commerciales. Souvent aussi, on remet en mer les prises faites sur les ennemis. Enfin, un certain nombre de navires furent construits à Saint-Malo ou par les Malouins dans divers ports.

Le capitaine : il est souvent un fils ou parent d'armateur. Parfois, des officiers du roi obtiennent la permission de commander un corsaire.

L'équipage : il est recruté par le capitaine ; celui-ci ne peut enrôler que des non-classés, c'est-à-dire ne figurant pas sur les rôles de l'État, et des étrangers. Obligation d'embarquer un aumônier. L'acte d'engagement. Mutineries. Désertions.

La commission de l'amiral : elle est indispensable pour valider les prises.

La campagne. — Campagne d'hiver, campagne d'été. Rencontre d'un neutre. Rencontre d'un vaisseau de guerre ou d'un corsaire ennemi : les capitaines

ont ordre de « ne pas préférer leur gloire aux intérêts des armateurs ». Rencontre d'un vaisseau marchand. Rareté du combat. Rançons.

Formes particulières de la course malouine : les corsaires isolés tombent fréquemment aux mains des ennemis. On les oblige à s'associer, mais on l'obtient difficilement.

Les prises : liquidation particulière. Elle a lieu pour chacune des prises faites par le corsaire. Elle comprend quatre opérations : l'instruction, le jugement, la vente du vaisseau pris et de son chargement, la répartition des parts de prises.

L'instruction est faite par les officiers d'amirauté. Elle a pour but de s'assurer que la prise a été faite suivant les règles, qu'il n'y a pas eu de pillages. Ceux-ci sont fréquents, pour ne pas dire habituels.

Le Conseil des prises statue sur les procédures transmises par les amirautés.

Sur le reçu de l'arrêt de bonne prise, on procède à la vente. Celle-ci a lieu en présence des officiers de l'amirauté, à trois remises d'enchères.

Les deniers provenant de la vente sont remis aux mains d'un « dépositaire » qui, après avoir prélevé certains frais et droits, dont le dixième de l'amiral, procède à la répartition.

La répartition se fait d'après le produit net ; il y a deux tiers pour l'armateur et les intéressés et un tiers pour l'équipage.

Liquidations générales. Elles concernent toutes les prises faites par un corsaire pendant la durée d'un même armement. Elles sont très rares ; nous n'en avons pas trouvé à Saint-Malo.

CHAPITRE III

ARMEMENTS D'UN CARACTÈRE PARTICULIER.

Corsaires jacobites. — Jacques II, réfugié en France, délivre des commissions en guerre à son nom aux Français qui en font la demande. C'est lui qui touche le dixième sur les prises, ordinairement réservé à l'amiral.

Vaisseaux du roi armés par des particuliers. — La défaite de la Hougue accroît le prestige de la guerre de course au détriment de la guerre d'escadre. Désormais, Louis XIV se désintéresse de la marine ; moyennant certaines conditions, il prêtera ses vaisseaux aux particuliers, qui se chargeront de l'armement.

TROISIÈME PARTIE

ARMEMENTS MALOUINS

ET RÉSULTATS DONNÉS PAR LA COURSE

On voit rarement les corsaires entreprendre des opérations de grande envergure. Ils pratiquent, de préférence, le combat singulier. Avant la Hougue, ils collaborent aux opérations de la marine royale.

C'est ainsi qu'en 1690 plusieurs corsaires de Saint-Malo sont retenus par ordre du roi dans le canal Saint-Georges pour participer aux tentatives faites en Irlande pour replacer Jacques II sur le trône d'Angleterre.

Ils prennent part également aux préliminaires de

la bataille de la Hougue : transports de vivres, d'armes, de troupes.

En 1696, une expédition est entreprise par les corsaires de Saint-Malo, sous la direction de Noël Dany-can, contre les pêcheurs anglais de Terre-Neuve; mais, trompés par la brume, les Malouins n'atteignent pas le but qu'ils s'étaient proposé.

En 1703, Du Guay-Trouin tente une expédition contre les Hollandais qui pêchent la baleine au Spitzberg. Il fait de nombreuses prises, mais une partie des pêcheurs hollandais, prévenus de son approche, a pu s'échapper.

Quatre ans après (1707), Du Guay-Trouin projette d'aller attendre sur les Açores la « riche et nombreuse flotte du Brésil ». Mais, ce convoi étant escorté de plusieurs navires de guerre, les capitaines qui commandent les vaisseaux de l'escadre française ne jugent pas à propos de s'attaquer à eux. Aussi le convoi passe sans que rien soit tenté contre lui. Ceux qui se sont « intéressés » dans cet armement sont en partie ruinés.

Il faut attendre 1711 pour voir Du Guay-Trouin entreprendre une opération de grande envergure. Les dispositions hostiles du Portugal à l'égard de la France servent de prétexte à une expédition contre Rio-de-Janciro. Préparée dans le plus grand secret, cette entreprise aboutit à la capitulation de la ville qui doit payer une forte rançon pour éviter la destruction, et rapporte aux intéressés de gros bénéfices.

CONCLUSION

APPENDICES

I. TABLEAU DES ARMEMENTS MALOUINS ET DES PRISES FAITES PENDANT LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG.

II. TABLEAU DES ARMEMENTS MALOUINS ET DES PRISES FAITES PENDANT LA GUERRE DE LA SUCCESSION D'ESPAGNE.

III. TABLEAU DES CORSAIRES DE SAINT-MALO PORTEURS DE LA COMMISSION DE JACQUES II.

IV. LEXIQUE DES TERMES NAUTIQUES.

PIÈCES JUSTIFICATIVES
